

Geschichte und Probleme der Seefahrtsmuseen: Festvortrag anlässlich der Eröffnung des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven am 5. September 1975

Henningesen, Henning

Veröffentlichungsversion / Published Version

Vortrag / lecture

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Henningesen, H. (1978). Geschichte und Probleme der Seefahrtsmuseen: Festvortrag anlässlich der Eröffnung des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven am 5. September 1975. *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, 2, 7-12. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49816-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

GESCHICHTE UND PROBLEME DER SEEFAHRTSMUSEEN

Festvortrag anlässlich der Eröffnung des Deutschen Schifffahrtsmuseums
in Bremerhaven am 5. September 1975

VON HENNING HENNINGSEN

Auf meiner ersten Auslandsreise als junger Gymnasiast – 5 Wochen per Fahrrad durch Deutschland – besuchte ich im Jahre 1929 das Museum für Meereskunde in Berlin. Es war ein außerordentlich reichhaltiges und überfülltes Museum, in dem man stundenlang herumgehen konnte, um alle Aspekte der maritimen Geschichte zu studieren. Leider wurde dieses Museum mit so viel anderem Kulturgut während des Krieges zerstört. Es war ein großer Verlust für die ganze Welt und speziell für Deutschland.

Heute haben wir den Aufbau und die Eröffnung eines neuen maritimen Zentralmuseums für die Bundesrepublik erlebt. Es ist nicht nur eine nationale, sondern auch eine internationale Begebenheit. Dies vermindert natürlich in keiner Weise die Bedeutung der in Deutschland schon existierenden Museen mit lokalen Seefahrtsabteilungen. Ein großes Land wie die Bundesrepublik muß sich ein maritimes Zentralmuseum leisten können. Es ist ein Glück, daß das Deutsche Schifffahrtsmuseum nun eine Tatsache ist.

Seefahrtsmuseen sind in der Reihe von Museen eine ziemlich junge Erscheinung. Die ersten Museen waren fürstliche Gemälde- und Kunstgalerien, oft in Gestalt von Kunstkammern, die ein buntes Gemisch von guten Sachen, Kuriositäten und Raritäten enthielten. Daraus entwickelten sich später rein historische, archäologische, naturwissenschaftliche, ethnologische und kunstgewerbliche Sammlungen. Am Ende des 19. Jahrhunderts tauchten die ersten kulturhistorischen Museen auf, die am Anfang besonders in Skandinavien gefördert wurden. Sie illustrierten vor allem das bäuerliche und bürgerliche, aber auch das fürstliche Leben. Eigentliche Seefahrtsmuseen gehören meist erst unserem Jahrhundert an. Die Kriegsmarinen der verschiedenen Länder hatten zwar oft sehr alte und wertvolle Sammlungen von Schiffsmodellen, die rein praktisch als Unterlage für den Schiffbau gebraucht wurden, aber erst als die für die Weltgeschichte so wichtige Handelsmarine als Kulturobjekt anerkannt wurde, nahmen die eigentlichen Seefahrtsmuseen ihren natürlichen Platz in der Reihe der kulturgeschichtlichen Museen ein.

Alles ändert sich in der Welt, auch die Museen und die Menschen, die darin beschäftigt sind. Die ersten Seefahrtsmuseen waren hauptsächlich Museen, die in diskreter Weise für maritime Erwerbe Propaganda machen sollten. Erst im Laufe der Zeit haben sie sich selbständig gemacht, natürlich ohne die Verbindung mit Reedereien, Werften, maritimen Institutionen usw. zu verlieren, und sind zu kulturgeschichtlichen Spezialmuseen geworden, mit einer wichtigen Position innerhalb des Kulturlebens, der Volkserziehung, der Wissenschaft. Ein Seefahrtsmuseum von heute hat eine Reihe von Aufgaben und Pflichten zu erfüllen, gleichzeitig hat es aber auch viele Probleme.

Ich möchte einige davon im folgenden näher erörtern. Für meine Kollegen wird es nichts Neues sein, aber ich hoffe, daß meine Zuhörer, die sich nicht täglich damit beschäftigen, ein gewisses Interesse daran haben werden zu erfahren, was für Ideen, Ideale, Wünsche, Visionen u. a. m. die Seele eines Museumsmannes erfüllen. Ich möchte jedoch vorausschicken, daß es

rein persönliche Anschauungen sind, durch ein Menschenleben im Dienste der Seefahrtskultur gesammelt.

Ich lasse mich allerdings auf keine ökonomischen Probleme ein. Kultur kostet Geld – viel Geld –, es ist eine teure Sache, ein Museum zu betreiben. Das wissen sowohl die Behörden als die Steuerzahler.

Ein Museumsleiter ist kein Alleinherrscher von Gottes Gnaden. Er hat einen Vorstand oder eine Behörde über sich, er hat Kollegen neben sich, es kommen wohlmeinende Freunde des Museums, tüchtige Fachleute, Nörgler und Meckerer, – und alle wollen raten und kritisieren. Ein echter Museumsmann nimmt mit Dank die guten Ratschläge an und weist in höflicher Weise die Querulanten ab. Gefährlicher ist es, wenn auf fachlichem Gebiet Meinungsverschiedenheiten zwischen Museumsleuten und ihrer Obrigkeit entstehen. Da muß der Museumsmann viel Diplomatie entfalten und seine Dispositionen und Richtlinien vernünftig erklären und verteidigen können, sonst wird das Arbeitsklima unerträglich und die Entfaltung des Museums für Jahre gehemmt. Schließlich kann ein Museumsmann mit Recht verlangen, daß die Personen, die ihn anstellen, Vertrauen zu ihm und zu seiner Kompetenz haben und ihm auf fachlichem Gebiet freie Hand lassen. Ich gehe natürlich davon aus, daß der Museumskollege ein vernünftiger Mensch ist.

Für jeden Museumsbeamten ist es eine wichtige Sache, Gegenstände für seine Sammlung zu beschaffen. In den letzten Jahren ist das Interesse für allerlei Antiquitäten, auch die maritimen, bei Privatsammlern enorm gestiegen, und damit die Preise. Ein gewöhnliches Schiffsporträt („Kapitänsbild“), das man vor einigen Jahren für wenig Geld kaufen konnte, kostet jetzt ein Vermögen. Für die meisten Museen gilt deshalb, daß sie kaum mehr als ein paar ordentliche Gegenstände pro Jahr kaufen können, es sei denn, daß sie von Fondsmitteln oder reichen Gönnern das nötige Kleingeld bekommen können. Die meisten Gegenstände muß man sich einfach schenken lassen. Es gibt tatsächlich auch viele Privatsammler, die bereit sind, ihre Schätze testamentarisch einem Museum zu überlassen, weil sie es ungern sehen, daß sie zerstreut oder an Fremde verkauft werden.

Zu einem Problem wird es oft, wenn gewisse Bedingungen an ein Geschenk geknüpft werden, z. B. daß es immer ausgestellt werden soll. Kein Museumsmann kann natürlich seine Nachfolger für alle Zukunft dazu verpflichten und muß es deshalb prinzipiell abweisen. Es ist meine Erfahrung, daß man auch hier mit Diplomatie eine vernünftige Ordnung schaffen kann, so daß der Geber nicht beleidigt wird und das gute Stück zurückzieht.

Die meisten Besucher sind fest davon überzeugt, daß die Ausstellung, die sie sehen, das eigentliche Museum ausmacht. Die Aufgabe eines Museumsmannes ist es natürlich auch, eine so gute Ausstellung wie nur möglich zu schaffen, dies ist aber nur ein Bruchteil seiner Arbeit. Ob man im Museum die Handelsmarine, die Kriegsmarine, die Fischerei, das Sportsegeln usw. bevorzugt – oder vielleicht eine Vereinigung von allem – ist egal, die permanente Ausstellung ist und bleibt das Gesicht des Museums; und da ist es wünschenswert, daß jedes Museum sein persönliches „Image“ hat.

Persönlich bin ich von allzu großen und überfüllten Museen nicht sehr begeistert; es sei denn, daß „Oasen“ – Sitzgelegenheiten und eventuell eine Cafeteria – vorhanden sind. Die Museums-gäste laufen sich schnell müde, und das Gefühl, daß die meisten Museen langweilige und vielleicht auch „staubige“ Mammutsammlungen sind, die man am besten scheut, wird leicht verstärkt. Populär ist es oft in moderner Zeit, im Gegensatz zu früher, nur einige wenige Stücke in jedem Raum zu zeigen. Die Erfahrung zeigt aber, daß viele enttäuscht sind, wenn der Ausstellungsraum leer und kahl wirkt. Hat man schon seine Eintrittskarte bezahlt, will man auch wirklich etwas für sein Geld haben.

Eine wichtige Frage ist es, wie man die Ausstellung gestalten soll. Einige Museen benutzen fachmännisch ausgebildete Dekorateur, die aus den Räumen eine raffinierte Schaufensterausstellung machen. Ich glaube, daß die Besucher kaum davon beeindruckt werden – sie sehen ja täglich solche Dekorationskunst z. B. in den Modegeschäften –, und meistens interessieren sie sich glücklicherweise mehr für die Gegenstände und weniger für die „Verpackung“.

Ein Museumsmann soll sich nicht von modernen Dekorateuren und ebenfalls nicht von Architekten beherrschen lassen. Sie sollen helfen, aber nicht einseitig bestimmen. Ich habe oft erfahren, daß das Publikum sich mehr für eine etwas altmodische Präsentation der Gegenstände begeistert als für eine supermoderne. Es ist nicht gut, wenn Museumsleute ihre Ausstellungen hauptsächlich für ihre Kollegen und Konkurrenten machen und dabei weniger die im allgemeinen konservativen Anschauungen des Publikums beachten.

Meiner Meinung nach ist es eine Selbstverständlichkeit, die in der Praxis jedoch nicht immer selbstverständlich ist, daß die Besucher mit Recht eine objektive Darbietung des Stoffes erwarten können. Es ist, finde ich, nicht die Aufgabe eines Museums, eine Debatte, speziell nicht eine politischer Art, einzuleiten. Niemand von uns ist gegenüber Phänomenen wie z. B. Sklavenhandel, Kolonialismus, Behandlung der Seeleute in älterer Zeit usw. sympathisch eingestellt, aber für unsere Vorfahren war es eine Realität, die man ohne weiteres hinnahm. Man darf nicht vergessen, daß jedes Zeitalter nach seinem eigenen Maß beurteilt werden muß. Selbstverständlich sollen die Museen nichts verschweigen über diese wenig erfreulichen Verhältnisse, aber man soll es den Museumsgästen selbst überlassen, die Vergleiche in Übereinstimmung mit ihrer eigenen Denkweise zu ziehen.

Das heute so populäre Verlangen, möglichst viele Sonderausstellungen zu veranstalten, lastet auf der internationalen Museumswelt wie ein Alpdrücken. Gewiß ist die Idee von solchen Ausstellungen im Prinzip ausgezeichnet, und man hat sie immer gehabt. Früher waren Sonderausstellungen seltener, dafür aber meistens wertvoll, von einer gewissen Fülle und von einer Idee getragen. Heute ist es eine Modesache, in der Vorstellung begründet, daß man in dieser Weise mehr Besucher ins Museum locken kann. Sogar die allerkleinsten Museen fühlen sich verpflichtet, eine Sonderausstellung nach der anderen zu arrangieren. Das Ergebnis ist, was jeder sich sagen kann, daß das Publikum und die Presse schon längst dessen überdrüssig sind. Die nackte Tatsache ist, daß das Angebot von solchen Ausstellungen heute zu groß geworden ist; jede Volksbibliothek, jede Bank, jedes Großgeschäft veranstaltet sie; – und daß die meisten zu bescheiden, gleichgültig und ideenarm sind. Die Besucher fühlen sich betrogen, wenn sie zu oft zu solchen unbefriedigenden Veranstaltungen hingelockt werden. Tatsächlich haben nur die allerwenigsten Museen Geld, Mannschaft und Material genug, um wirklich qualitätsbetonte und sinnvolle Sonderausstellungen zu arrangieren. Oft muß man das meiste Material von anderen Museen borgen. Es kostet viel Geld für Transport, Versicherung, Aufstellung, Material, Texte und Katalog; ferner leiden die Gegenstände beim Versand, verschwinden vielleicht sogar, und es erfordert enorme Zeit und Arbeitskraft, die Ausstellungen zu arrangieren.

Über das Verhältnis der Museen zum Publikum wäre überhaupt viel zu sagen.

Es ist klar, daß kein Museum allen gerecht werden kann, weil jedes Individuum Verschiedenes sucht und erwartet. Die meisten Gäste sind einmalige Besucher, vor allem Touristen, die einen schnellen Überblick haben wollen. Andere wenige, und das sind wohl die Lieblinge der Museumsleute, kommen oft hin und studieren sämtliche Gegenstände gründlich. Viel größer ist aber der Teil des Publikums, der nie seinen Fuß in ein Museum setzt.

Eigentlich müßte ich hier ein Kapitel einschieben, in dem ich die Kulturpolitik der Museen diskutiere. Was wünschen sich die Gesellschaft, das Publikum, die Museumsleute von den Museen, was wollen sie damit, welchem Zweck sollen sie dienen? Es würde aber zu weit führen, gründlich darauf einzugehen, und ich befürchte, daß man sich nie einigen könnte. Ein edles Streben, das Volk zu belehren und zu erziehen, erfüllt sicher viele Gemüter. Ohne reaktionär zu sein, darf man aber wohl behaupten, daß das Volk durch Radio, Fernsehen, Presse usw. täglich so gründlich belehrt wird, daß die meisten – d. h. die, die keinen ausgesprochen starken kulturellen Drang haben – todmüde von dieser ständigen, beinahe zwangsweisen Erziehung sind. Das zeigt die Erfahrung, darüber belehrt uns die einfache Psychologie. Kulturelle Veranstaltungen in jeder Form müssen ein Angebot und nicht ein Zwang sein. Ich weiß, daß das nicht ganz mit den in vielen Kreisen vorherrschenden kulturaktivistischen Ideen in Übereinstimmung ist, aber es muß doch gesagt werden. Glücklicherweise gibt es Leute, die die rechte Kulturneugierde

haben und die freiwillig ins Museum gehen, um etwas zu erleben, – ein potentiell Publikum, das immer in einer ziemlich unveränderten Prozentzahl vorhanden sein wird. Außerdem gibt es eine gewisse Anzahl von Menschen, die man dazu erziehen kann. Ich glaube, daß es klug ist, seine Aufmerksamkeit auf dieses Publikum zu richten, und zwar dadurch, daß man sein Museum anlockend, farbig, spannend, leicht faßbar und pädagogisch gestaltet. Warum sollte man nicht eine Art von seriöser, sinnvoller Unterhaltung darbieten, die den Gästen ein Erlebnis geben kann?

Eine wichtige Aufgabe für ein Seefahrtsmuseum ist es, am Schulunterricht teilzunehmen. Dadurch kann man eventuell einem Teil der Jugend Appetit auf Museen machen. Schulbesuche stellen aber ein schwieriges Problem dar, da man von den Lehrern nicht verlangen kann, daß sie ihre Schüler in diesem speziellen Fachgebiet unterrichten können. Da muß das Museum schon selbst pädagogisch geschultes Personal haben, das den Schülern in interessanter Weise einen Begriff von der Seefahrt geben kann. Letzten Endes wird es somit ein Problem, ob man das Geld für das Gehalt eines pädagogischen Mitarbeiters beschaffen kann. Wie oft sieht man nicht eine Schulklasse durch einen Raum von einer Tür zur anderen laufen, ohne sich etwas anzusehen, bis der Lehrer dann: Weiter! kommandiert, und die Kinder durch den nächsten Raum stürzen. Man muß befürchten, daß nur wenige von ihnen später Museumsgäste werden, viel eher werden die meisten fürs ganze Leben immun gegen Museen.

Manchmal kann man tatsächlich den ketzerischen Gedanken haben: ist es wirklich wünschenswert, um jeden Preis so viele wie möglich ins Museum zu locken? Basiert der heutige Kulturoptimismus auf Tatsachen, oder ist er eher ein Wunschtraum, auf Theorie, und nicht auf Praxis gegründet?

Man kann die Bedeutung eines Museums in keiner Weise nur von der jährlichen Besucherzahl ablesen. Die geographische Lage – ob in einer ausgesprochenen Touristengegend oder an einem entlegenen Ort – ist hierbei sehr wichtig. Leider bewilligen die Behörden aber meistens ihre Zuschüsse nach den statistischen Angaben über Museumsgäste.

Der größte Arbeitseinsatz wird hinter den Kulissen eines Museums geleistet. Die Gegenstände werden katalogisiert, studiert, konserviert; es werden Fotos, Dokumente, Auskünfte gesammelt; Karteien über allerlei maritime Themen werden aufgebaut; Bücher und Zeitschriften werden registriert – ein täglicher Arbeitsprozeß, der nie aufhört, der aber notwendig ist, damit die Institution fungieren kann. Unkundige Leute mögen manchmal fragen: „Was macht Ihr eigentlich im Museum? Die Ausstellung steht ja fix und fertig da!“ Und woher sollten sie auch wissen, wie ein Museum arbeitet?

Sehr wichtig ist der Kundendienst eines Seefahrtsmuseums. Mündliche und schriftliche Anfragen von der ganzen Welt laufen täglich ein, Historiker, Personalhistoriker, Familienforscher, Modellbauer, „Ship lovers“ usw. suchen allerlei Material über Schiffe, Seefahrer und maritime Themen. Besitzer von alten Schiffen kommen, um Fahrzeugrisse zu bestellen und fachmännische Beratung bei Instandsetzung ihrer Schiffe zu bekommen, Verfasser und Verleger suchen Bildmaterial.

Alle werden gut behandelt, obwohl die Beantwortung einer einzelnen Anfrage oft Stunden in Anspruch nehmen kann. Natürlich sind nicht alle Anfragen seriös. Manchmal kann man direkt verzweifeln, z. B. wenn man Briefe mit einem Inhalt wie folgt bekommt, – und die sind gar nicht selten: „Dear Sir, ich interessiere mich sehr für Schiffe, vor allem für dänische. Senden Sie mir bitte alles, was Sie über dänische Schifffahrt haben. Yours sincerely, . . .“. Da müssen wir höflich antworten: „Das ist uns leider nicht möglich. Sie sind aber herzlich willkommen, uns persönlich zu besuchen, um es selbst zu studieren“. Es ist wohl überflüssig zu sagen, daß sie nur sehr selten kommen.

Daneben haben die Museumsleute auch Verpflichtungen, aktive Felduntersuchungen zu machen, d. h. die Küsten abzufahren, um alte Fischer, Seeleute, Lotsen, Boots- und Schiffbauer usw. auszufragen, um zu fotografieren, um Stoff einzusammeln, um alte Bootstypen zu vermessen, um Wohnungen und maritime Milieus zu beschreiben, damit die letzten Zeugnisse einer schnell dahinschwindenden Zeitepoche gerettet werden können. Solche Reisen sind sehr wert-

voll und bringen den Museumsmann mit den Traditionsträgern in direkte Verbindung. Sie sind aber teuer und vor allem zeitraubend.

Bei der vielen Arbeit praktischer Art, die auf den Schultern des Museumsmannes lastet, kann man mit einem gewissen Pessimismus fragen: wieviel Zeit bleibt eigentlich für Forschung und Wissenschaft übrig? Die großen Museen werden mit Recht als Forschungsstellen angesehen, die nicht nur Material einsammeln, sondern es auch bearbeiten sollen. Die meisten Mitarbeiter träumen von der wissenschaftlichen Arbeit, die sie leisten möchten. Gar zu oft werden sie enttäuscht. Am Tage kommen sie nicht zum Forschen. Was sie trotzdem leisten, geschieht meistens am Abend privat am eigenen Schreibtisch. Hier ist es von größter Bedeutung, daß die Behörden eine positive Einstellung zu der wissenschaftlichen Arbeit der Museumsleute haben.

Die Publikationstätigkeit ist für jedes Schiffahrtsmuseum sehr wichtig: nicht nur eine Schriftenserie mit Monographien über maritime Themen, sondern auch ein Jahrbuch mit kleineren Aufsätzen populärer Art für einen breiteren Kreis. Man kann es, so wie wir es in Dänemark getan haben, praktisch so machen, daß man eine Gesellschaft der Freunde des Museums gründet, deren Mitglieder für ihren Jahresbeitrag das Jahrbuch, das sie somit finanzieren, erhalten. Es bedeutet sehr viel für die Popularität eines Museums, daß es auch einen Kreis von wirklichen Freunden hat, die hinter der Institution stehen und mit denen man durch das Jahrbuch und durch jährliche Treffen in Kontakt bleiben kann.

Im Verhältnis zu anderen Wissensgebieten ist das maritime Studium bisher ziemlich vernachlässigt worden, ohne Zweifel, weil die Kulturgeschichte, die – wie früher gesagt – ziemlich jung ist, sich mehr mit agraren und städtischen Verhältnissen beschäftigt hat. Auf vielen Gebieten: Reederei- und Handelsseefahrtsgeschichte, Schiffsarchäologie, Schiffbau, Entwicklung der Schiffstypen, lange Fahrten, Schiffstechnik, Leuchtfeuer- und Seezeichenwesen, Hafenwesen usw.usw., ist noch viel zu tun. Was aber am meisten versäumt worden ist, ist das Studium der Menschen, die hinter der Seefahrt standen – und stehen. Trotz des heutzutage regen soziologischen Interesses hat fast niemand sich mit dem Leben der Fahrensleute beschäftigt: woher sie kamen, wie sie behandelt wurden, ihre Haltung, ihre Erlebnisse usw. Die kleine geschlossene Gesellschaft auf einem Schiff hat ihre eigenen Normen entwickelt, die von denen anderer Kreise zum Teil verschieden sind. Es ist meine Überzeugung, daß man sich in der Zukunft viel mehr mit diesem interessanten Thema beschäftigen wird, als man es bisher getan hat. Schließlich steht der Mensch immer im Mittelpunkt der Geschichte und bietet das wertvollste Thema zu einem Studium.

Darf ich zum Schluß auf die Wichtigkeit der internationalen Zusammenarbeit hinweisen? Die Seefahrt ist nämlich international, die Kultur ebenfalls. Gerade in den letzten Jahren hat man viel Gewicht darauf gelegt, die Verbindungen über die Grenzen hinaus zu pflegen. Viele Seefahrtsmuseen sind Mitglieder der IATM (International Association of Transport Museums), innerhalb des ICOM (International Council of Museums). Direktor Wolf-Dieter Hoheisel vom Deutschen Schiffahrtsmuseum ist übrigens der Sekretär. Der Präsident, Direktor Alfred Waldis in Luzern, hat mich gebeten, da er selbst heute Abend nicht anwesend sein kann, die herzlichsten Grüße und Glückwünsche von der IATM zum Ausdruck zu bringen, was ich hiermit gern tue.

Vor drei Jahren wurde bei einer Tagung in London der ICMC (International Congress of Maritime Museums) gegründet, dessen Zweck es ist, sämtliche Seefahrtsmuseen der Welt zu vereinigen. Bei dieser Gelegenheit legte Direktor Detlev Ellmers in einem Vortrag die Pläne für das Museum, das heute eingeweiht wurde, einem internationalen Kreis von Fachgenossen vor. Ende September tagt dieser Kongreß in Oslo.

Der dänische König Erik von Pommern, der im Jahre 1429 den unbeliebten Sundzoll einführt, hatte der Tradition nach den Wahlspruch: *Spes mea in mari* (ich setze meine Hoffnung auf das Meer). Selbst lebte und starb er in Übereinstimmung damit: er entsagte dem Thron und wurde als älterer Herr Seeräuber auf der Insel Gotland.

Sein Wahlspruch könnte für jedes Seefahrtsmuseum Gültigkeit haben. Auch wir setzen unsere Hoffnung auf das Meer, nicht nur in Bremerhaven, sondern in allen seefahrenden Ländern.

Das Meer verbindet uns und ist die Grundlage für unsere Arbeit. Wir sind alle Mitglieder einer maritimen Bruderschaft, die sich über die ganze Welt erstreckt. Mögen wir immer im Dienste der Menschheit und der internationalen Kultur arbeiten!

Ich gratuliere der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, ich beglückwünsche meine Kollegen zu dem prächtigen, neuen Schiffahrtsmuseum. Möge es immer sein eigenes Gesicht, sein Image behalten, und möge es immer guten Wind haben!